

# Hovedstadsregionen og Pendling – Verden vokser

Af Afdelingschef i Hovedstadsområdet Udviklingsråd, Hans Ege

## 1. Baggrund og formål

Storbyregionerne får stigende betydning i nationernes og Europas udvikling, og de vokser i udstrækning samt befolknings- og arbejdstal. Trafikmængder og trængsel øges, og der opstår behov for nye, hurtigere regionale trafikforbindelser, som ofte er meget bekostelige. Pendlingstrafikken er dominerende for udformningen af mange af disse forbindelser på grund af pendlingens koncentrerede afvikling, morgen og aften, og på grund af pendlernes stadigt voksende rejselængder.

Pendlingen og pendlernes vilkår i trafiksystemet er under løbende forandring og samtidig afgørende forudsætninger for Hovedstadsregionens "vækst, velfærd og miljø". For såvel den regionale trafikplan som regionplanen, den regionale erhvervsstrategi, Øresundsregionens udvikling, den offentlige, administrative struktur og trafikdriften er pendlingens udvikling og vilkår en afgørende forudsætning og samtidig en dynamisk påvirkningsmulighed.

Det er derfor væsentligt, at der tilvejebringes et godt vidensgrundlag i form af data og analyser for pendlingens status, udvikling og påvirkningsmulighed. På den baggrund har HUR iværksat en opgradering af viden og værktøjer på pendlingsområdet. Og pendlingsanalyser indgår som vægtigt beslutningsgrundlag i et voksende antal plan- og strategiområder.

## 2. - 3. Empirisk grundlag, anvendte metoder og analyser

Step 1 er den eksisterende, årligt indsamlede pendlingsstatistik fra Danmarks Statistik. Den er et betydeligt grundlag for analyser af pendlingens status og natur. Ved at sammenholde med trafiktællinger, status for infrastrukturen mv fås et beslutningsgrundlag for, hvordan regionens struktur, byudvikling, trafikbetjening, trafikregulering mv skal indrettes.

Step 2 er fokusering på nye relationer og udviklingsmuligheder. Hele Sjælland er i de senere år blevet integreret tættere med Hovedstadsregionen, ligesom Skåne og Fyn med de nye faste forbindelser bliver knyttet tættere til hovedstaden. Det stiller krav om etablering af regionale trafikforbindelser, terminaler, P&R-anlæg mv udover de faciliteter, som må være til stede af hensyn til den internationale og nationale trafik. Specielt med hensyn til pendling mellem Skåne og Danmark er dataarbejdet kun i sin spæde start, men der udkrystalliserer sig allerede nu behov for nye faciliteter og services for trafikanterne.

Step 3 er etablering af en pendlingsprognose for hele den nye, større pendlingsregion, som kan vise behovene for nye initiativer i de større pendlingsområder. Pendlingsprognosen bygger på prognoser for befolkning, arbejdspladser, beskæftigelse samt matematisk modellering af pendlingen.

Step 4 er internationale sammenligninger og analyser.

Har andre storbyregioner også stigende tværpendling, stigende pendlingsafstande, fladere og bredere myldretidstrafik, voksende behov/praksis med andel sammensatte rejser og dermed behov for samspil i terminaler, P&R-anlæg, Kiss-and-ride-anlæg, moderne og aktuel information til trafikanterne.

Og kan der i givet fald på visse områder forudses fremtidige behov, problemer og muligheder?

## 4. Resultater

Step 5 er opstilling af en regional handlingsplan til imødegåelse af pendlernes nye såvel direkte synlige som potentielle behov.

Der vil desuden blive gennemgået, hvordan pendlingsanalyserne og –prognosen indgår i de under 1 nævnte plan- og strategiområder.

## 5. Forslag til emneindplacering

Emnet foreslås indpasset i emne 5, Transport-, trafik- og byplanlægning, eller evt 1, Trafikpolitik og samfundsøkonomi, trafikmodeller og økonomiske modeller.